

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang diambil yaitu berdasarkan hasil penelitian yang telah di bahas dan dianalisis pada bab sebelumnya pada hasil survey dan wawancara serta dengan membandingkan parameter – parameter yang ada, antara lain :

- a. Faktor muat penumpang (Load factor) angkutan umum Desa Bu Selatan dan Desa Detubinga, Desa Poma, Desa Bu Utara, Desa Bu Watuweti, Desa Renggarasi, Desa Loke dan Desa Tuwa kecamatan Tanawawo - Terminal Madawat Maumere di dapat kisaran rata - rata faktor muat penumpang antara 13,43 % - 60,00% bila dibandingkan dengan standar yang ditentukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, bahwa besarnya nilai faktor muat penumpang diatas 70% maka faktor muat penumpang pada angkutan umum trayek Tanawawo - Maumere belum efektif.
- b. Headway waktu rata - rata berdasarkan hasil pengolahan data didapat waktu antara perjalanan angkutan umum Desa Bu Selatan dan Desa Detubinga, Desa Poma, Desa Bu Utara, Desa Bu Watuweti, Desa Renggarasi, Desa Loke dan Desa Tuwa kecamatan Tanawawo - Terminal Madawat Maumere berkisar antara, 0,00 - 15,00 menit. Bila dilihat dengan standar yang diberikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu sebesar 1 - 12 menit maka, headway waktu rata - rata pada trayek Tanawawo - Maumere sudah efektif, karena headway kendaraan yang beroperasi melampaui standard

yang diberikan sehingga mempengaruhi waktu tunggu penumpang yang terlalu lama.

- c. Faktor frekuensi kendaraan yang beroperasi pada trayek Kecamatan Tanawawo - Terminal Madawat Maumere berdasarkan pengamatan langsung dan hasil wawancara dari Dinas terkait sebanyak 6 kendaraan perhari.
- d. Faktor waktu tempuh rata - rata angkutan umum Desa Bu Selatan dan Desa Detubinga, Desa Poma, Desa Bu Utara, Desa Bu Watuweti, Desa Renggarasi, Desa Loke dan Desa Tuwa kecamatan Tanawawo – Terminal Madawat Maumere berkisar antara 2,04 - 3,15 jam, jika dibandingkan dengan standard yang diberikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu waktu tempuh efektif rata-rata adalah sebesar 1 - 1,5 jam dan waktu tempuh maksimal 2 - 3 jam maka untuk waktu tempuh angkutan umum Tanawawo - Maumere sudah memenuhi standard maksimum.
- e. Faktor kecepatan perjalanan rata - rata angkutan umum Desa Bu Selatan dan Desa Detubinga, Desa Poma, Desa Bu Utara, Desa Bu Watuweti, Desa Renggarasi, Desa Loke dan Desa Tuwa kecamatan Tanawawo - Terminal Madawat Maumere, maka nilai kecepatan rata - rata berkisar antara 15,87 - 26,76 km/jam. jika dibandingkan dengan standard yang diberikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu kecepatan perjalanan efektif 10 - 25 km/jam maka kecepatan perjalanan rata - rata angkutan umum Tanawawo - Maumere memenuhi standard yang telah di berikan.
- f. Faktor Utilitas (jarak tempuh)  
jarak tempuh rata - rata untuk angkutan umum Desa Bu Selatan dan Desa Detubinga perhari 102 km/kend/hari, Desa Poma perhari 100 km/kend/hari,

Desa Bu Utara perhari 111 km/kend/hari, Desa Bu Watuweti perhari 104 km/kend/hari, Desa Renggarasi perhari 94 km/kend/hari, Desa Loke dan Desa Tuwa perhari 109,2 km/kend/hari di Kecamatan Tanawawo - Terminal Madawat Maumere perhari km/kend/hari, jika dibandingkan dengan standard yang diberikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu jarak tempuh rata - rata untuk angkutan umum sebesar 230 - 260 km/kend/harti, maka untuk jarak tempuh Tanawawo - Maumere belum memenuhi standart.

## 5.2 Saran

1. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan kinerja pelayanan angkutan umum Tanawawo - Maumere bisa mengimbangi dengan standard pelayanan yang telah ada dan sudah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta diawasi oleh dinas terkait dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan Darat Kabupaten Sikka, agar kinerja pelayanan angkutan umum lebih efektif dan efisien guna memenuhi kebutuhan masyarakat.
2. Perlu adanya sosialisasi kepada sopir angkutan umum sehingga adanya pemerataan terhadap tarif yang telah diputuskan oleh dinas terkait.
3. Perlu dipertimbangkan untuk memperbesar faktor muat penumpang sehingga angkutan umum bisa membagi jadwal yang berbeda antara waktu berangkat dan waktu tiba kendaraan.
4. Kepada sopir harus memperhatikan kembali waktu antara (*headway*) kendaraan sehingga waktu tunggu penumpang tidak terlalu lama.
5. Memperbaharui kendaraan yang selayaknya tidak beroperasi lagi sehingga dapat meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penumpang.
6. Perlu memperbaiki kondisi jalan yang sudah rusak.

## DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jedral Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur, Jakarta.
- Elka, Anita. 2007. *Evaluasi Bus Trans Jogja*, Tugas Akhir, Jurusan Teknik Sipil, UAJY, Yogyakarta.
- Hobbs, F. D. 1995. *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*. Penerbit Gadjah Mada University Press.
- Khisty, Jotin dan B. Khent Lall. 2003. *Dasar - Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 2* Erlangga. Jakarta.
- Morlok, E. K. 1978. *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga.
- Munawar, Ahmad. 2014. *Dasar - Dasar Teknik Transportasi*. Penerbit Beta Offset, Yogyakarta.
- Nasution, H. M. N. 2003. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Ghalia.
- Salim. 1998. *Manajemen Transpoertasi*. Penerbit Raja Gravindo Persada, Jakarta.
- Tamin, Ofyar, Z. 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung, Indonesia : Penerbit ITB.
- Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. *Lalulintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- Warapani, S. Ir. 1990. *Rekayasa Lalulintas*. Jakarta : Penerbit Bharatakrya Aksara.